ルート帯案の概要			案①	案②	案③
			市街地を回避し、主要拠点を連絡する 全線バイパス案	市街地を回避しつつ、整備区間を極力最短で結ぶ 部分バイパス＋現道立体化案	走行性の高い既存道路を活用する 部分バイパス＋現道活用案
評価項目・評価指標			延長 約 11km（新設 7km、活用区間 4km） 自動車専用道路＋一般道路	延長 約 10km（新設 5km、活用区間 5km） 自動車専用道路＋一般道路	延長 約 12km（新設 4km、活用区間 8km） 自動車専用道路＋一般道路
「政策目標」に対する評価	日常生活の利便性・安全性の向上	主要路線における混雑の緩和	◎ ・新設道路に通過交通等が転換し混雑が緩和 ・新たな渡河部が整備され、ネットワークの多重性が向上	○ ・新設道路に通過交通等が転換し混雑が緩和	△ ・通過交通等が転換し、混雑が緩和するが、 最も渋滞する国道29号周辺への効果は小さい ・新たな渡河部が整備され、ネットワークの多重性が向上
		交通安全性の向上	○ ・バイパス整備により混雑が緩和し、安全性が向上	△ ・バイパス整備により混雑が緩和し、安全性が向上 ・国道9号の立体部と平面部の接続において交通処理が必要	× ・バイパスを整備しても混雑が残存するため 交通事故の減少効果は限定的
		中心市街地へのアクセス性	△ ・周辺地域からのアクセス向上が見込まれる	△ ・周辺地域からのアクセス向上が見込まれる	○ ・周辺地域からのアクセス向上が見込まれる （最もアクセス性に優れる）
	災害時にも機能する信頼性の高いネットワークの確保	千代川氾濫時等の交通機能の確保	◎ ・路面冠水による通行規制を回避可能 ・新たな渡河部が整備され、ネットワークの代替性が向上	○ ・路面冠水による通行規制を回避可能	× ・鳥取環状道路区間において路面冠水のおそれ ・新たな渡河部が整備され、ネットワークの代替性が向上
	救急医療機関への速達性向上	救命救急センターまでの速達性・信頼性 （鳥取IC～県立中央病院）	○ ・走行性の高い道路で結ばれ、搬送時間の短縮や 患者の負担軽減が見込まれる （現況と比べ5分短縮）	○ ・走行性の高い道路で結ばれ、搬送時間の短縮や 患者の負担軽減が見込まれる（最も短縮） （現況と比べ7分短縮）	○ ・走行性の高い道路で結ばれ、搬送時間の短縮や 患者の負担軽減が見込まれる （現況と比べ5分短縮）
	産業活動の支援	物流拠点への速達性・定時性 （鳥取IC～千代水地区）	○ ・主要渋滞箇所が連続する国道29号をバイパスするため、 速達性・定時性が向上 ・千代水地区に近接するためアクセス性に優れる（最も短縮） （現況と比べ7分短縮）	○ ・主要渋滞箇所が連続する国道29号をバイパスするため、 速達性・定時性が向上 ・千代水地区に近接するためアクセス性に優れる（最も短縮） （現況と比べ7分短縮）	× ・千代水地区から離れているため、効果は見込めない （短縮しない）
		水産物の輸送時間の短縮 （岩美町～鳥取IC）	○ ・高速ICへ直結するネットワークが形成され輸送時間が短縮 （現況と比べ6分短縮）	○ ・高速ICへ直結するネットワークが形成され輸送時間が短縮 （最も短縮） （現況と比べ7分短縮）	○ ・高速ICへ直結するネットワークが形成され輸送時間が短縮 （現況と比べ5分短縮）
	観光振興の促進	主要観光地（鳥取砂丘）へのアクセス性 （鳥取IC～鳥取砂丘）	○ ・鳥取ICと新たな道路で結ばれアクセス性が向上 （現況と比べ5分短縮）	○ ・鳥取ICと新たな道路で結ばれアクセス性が向上（最も短縮） （現況と比べ6分短縮）	○ ・鳥取環状道路の前後区間がネットワークされアクセス性が向上 （現況と比べ5分短縮）
		周遊性の向上	◎ ・バイパス整備により、交通状況が改善され、周遊性向上が見込まれる ・交流拠点である鳥取空港・鳥取港と鳥取砂丘方面が最短で結ばれ、拠点間の連携強化が期待	○ ・バイパス整備により、交通状況が改善され、周遊性向上が見込まれる	× ・交流拠点から離れているため効果は小さい
	配慮すべき事項	生活への影響	道路沿線の生活環境への影響 （大気質や騒音の影響）	○ ・新設道路沿線：新たな交通により、生活環境への影響が 大きくなる可能性 ・既存道路沿線：交通が転換することで生活環境への影響 は小さくなる可能性	△ ・新設道路沿線：新たな交通により、生活環境への影響 が大きくなる可能性 ・既存道路沿線：交通が転換することで生活環境への影響 は小さくなる可能性。ただし、現道（国道9号）区間では、 交通が集中し、生活環境への影響が大きくなる可能性。
移転が必要となる家屋数			△ 約 110 軒	○ 約 90 軒	× 約 110 軒 ※一部、人口集中地区を通過
景観への影響		周辺の景観への影響	△ ・景観に変化が生じるため配慮が必要	△ ・景観に変化が生じるため配慮が必要	○ ・景観に変化が生じるため配慮が必要 （新設延長が最も短いため他案より与える影響が少ない）
自然環境への影響		新たな地形の改変による影響 （山、川、田畑への影響）	△ ・地形を新たに改変するため配慮が必要	△ ・地形を新たに改変するため配慮が必要	○ ・地形を新たに改変するため配慮が必要 （新設延長が最も短いため他案より与える影響が少ない）
工事の影響		現道交通への影響	○ ・新設での道路整備となるため、工事中の現道における 交通規制の影響が少ない	× ・幹線道路である国道9号を立体化するため、工事による 交通規制の影響が大きい ・交通を確保しながらの工事となるため、事業期間の長期化が 想定される	△ ・既存道路を活用区間が多いため、交通規制の影響は少ない
経済性		建設に要する費用	◎ 約 600～650 億円	◎ 約 500～550 億円	◎ 約 280～330 億円
	維持管理に要する費用	× ・道路を新設し管理する延長が増えるため、現在より 維持管理費用は増加する （新設延長が最も長い他案より高い）	△ ・道路を新設し管理する延長が増えるため、現在より 維持管理費用は増加する	○ ・道路を新設し管理する延長が増えるため、現在より 維持管理費用は増加する （新設延長が最も短いため他案より安い）	

◎：かなり改善・満足する ○：改善・満足する／最も影響が少ない △：一部改善・満足する／少なからず影響がある ×：課題が残存又は他案より劣る／影響が大きい